

高速道路の環境対策史 (常磐自動車道 流山・柏 その2)

日本道路公団建設局課長の記録ノートから

日特建設 フェロー 中村 眞

筆者は2015年の土木学会関東支部技術研究発表会で「高速道路の環境対策史 (常磐自動車道 流山・柏 その1)」として、常磐自動車道の環境問題の概要を発表した。今回は筆者が日本道路公団東京第一建設局建設第二部技術第二課長として経験した上記環境問題が事業者と建設に反対する地域住民との間で膠着状態から解決へ進展した経緯を後世への多少の参考のためやや詳細に紹介したい。地域社会(行政機関と住民)への道路事業の説明・協議は建設局柏工事事務所が全権限と責任を持って実施したのであるが、建設局の担当部課は公団本社・建設省等との関係、工事事務所との連絡、他路線との調整等現場とは異なる情報を得ることが多いので、筆者がそれらを週報としてまとめて公団内に報告、回覧していたものを、ほぼ35年を経た現在、備忘のため公開する。

1 常磐自動車道(埼玉県三郷一茨城県千代田)の事業経緯

- 1970年 施行命令
- 1971年 路線発表。地方自治体・住民と協議開始
- 72年 自治会を中心に「流山の生活環境を守る会」発足。路線反対から、高速道の地下道化要求へ。
- 74年 切土遮音築堤構造(切土の法肩環境施設帯に遮音のための築堤設置)を提示。住民は拒否。
- 76年 半地下構造(車線の上空はオープン、側带上空は片持梁で遮蔽)提示。住民は地下道要求。「柏の生活環境を守る会」発足。
- 77年 測量実施、完了。(測量現場での住民の阻止行動が大きく報道された。)
- 77年 流山市議会「構造で合意しない限り設計協議拒否」の決議。(地下道要求)
- 78年 半地下構造を市長立会で合意した後の柏市長選挙で、完全地下道要求の新市長誕生。
- 79年 「環境を守る会 柏・流山連合」組織。流山市長「部分蓋かけ」と「アフターケア協定締結」を解決策として表明。
- 80年 「守る会」と公団の話合い開始。(流山ICは追加IC。外環は当時建設中路線)筑波科学技術博覧会開催が具体化。(柏一谷田部81年、谷田部一千代田石岡82年開通)茨城県知事が千葉県知事に協力要請。県土木部長が両市長に協力要請。
- 81年 柏市長、市議会で道路上空の土地利用提案。県、公団了承のもと両市に部分蓋かけ案提示。柏市長、県に部分蓋かけ市長案を提示。流山市常磐道対策特別委、部分蓋かけ案を提示。県・両市・公団調整し、住民との間で道路構造決着。両市一公団、環境保全協定締結。
- 82年 工事協定(両市一公団)締結。工事着手。
- 85年 1月 三郷一柏間 開通。(3月—9月 国際科学技術博覧会開催)



常磐自動車道流山・柏付近路線図

2 住民団体の成立と主張

キーワード 常磐自動車道 半地下構造 流山(柏)の環境を守る会 国際科学技術博覧会
 連絡先 238-0014 横須賀市三春町5-6 0468-22-1943

「流山の生活環境を守る会」は市議会の「常磐道対策委員会」と市と地域の組織である「常磐道対策協議会」に先んじて結成され、常磐自動車道建設反対運動を展開した。組織の中から市議会議員が選出され、市議会に大きな影響力を持ち、市の常磐自動車道に対する姿勢に大きな影響を与えた。路線発表直後は公団の協議先は市と対策協議会であったが、実力行使（測量阻止等）を伴う「守る会」の存在を無視することはできず、設計協議等の業務は凍結状態となった。

「守る会」の主張は「現在の環境をそのまま守ること」であり、道路を容認する唯一の条件は常磐自動車道完全地下道化であったが、それは当時の公団にとっては受け入れ不可能な案であった。

3 事業者側の対処

日本道路公団は環境の保全対策を全国で出来る限り統一するため、全社で議論を重ねて、その後それを「道路環境の手引き」にまとめたが、その中で道路の蓋かけ(覆蓋)構造については次の理由によって極力避けるべきものとしていた。即ち i. 開口部付近に騒音と排出ガスが集中、 ii. 車両火災時等に防災上問題、 iii. 建設費が莫大となる。但し、上記理由でこの構造を総て否定しうるものではなく、道路空間の有効利用等を検討する国の施策の動向にも留意する必要があるとして、やむを得ない場合の追認の姿勢も見せている。坑口付近に排出ガスが集中することが、「公平の原則」に反するとして、現場では最も問題視された。

但し、常磐道以前にも高速道路切土の短区間の蓋かけ構造が全国で数例あり、道路上が自治体や住宅事業者によって公園等として利用される例があったので、公団も当該地区の都市公園の現況密度を調査して、都市公園法施行令の標準と比較していた。その意識が、後の流山・柏両市長の上空利用の態度表明を受入れる素地ともなった。(公園化は市負担)

○東関東自動車道との関係

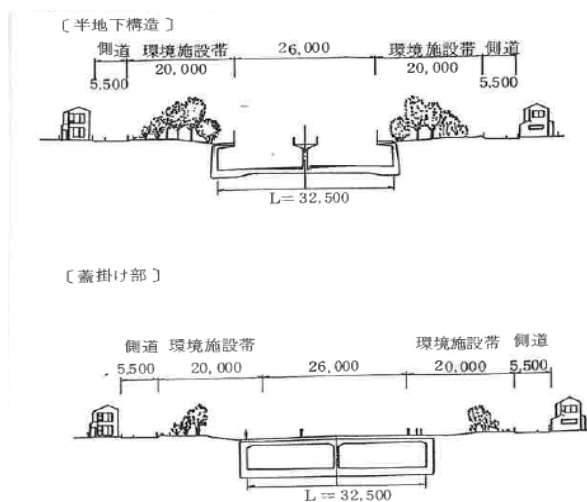
流山市議会が「設計協議拒否」を決議した 1977 年には千葉県内の東関東自動車道建設予定地で公害調停が実施されていた。この調停は 81 年（常磐道環境保全協定締結）まで続いたので、公団も千葉県もその間、両高速道路の交通量予測年度と環境保全目標(国の環境基準と県の環境保全目標)等の整合と「蓋かけは公園用地創出である」ことの説明に意を用いる必要があった。

○「守る会」との正面からの対話

膠着状態を打開するには住民と徹底的に話しあわなければならないと工事事務所は判断し、実行した。市長の先導的態度表明と県・市の指導と協力も解決に貢献した。「守る会」会長(流山市議)は「自分たちの主張が 90%以上協定に反映された」と市広報紙上で述べた。公団は協定通り良好な周辺環境を創出しながら建設事業を遂行したと言えよう。

(参考文献) 柏工事事務所建設誌 日本道路公団東京第一建設局柏工事事務所 1987 年

高速道路の環境対策史(常磐自動車道 流山・柏その1) 中村眞 土木学会関東支部技術研究発表会 2015 年



半地下構造(上図)と蓋かけ部 (下図)

蓋かけ部から半地下を望む (現況写真)

